Capri RS 2600

Ford

Avant-propos

Cet additif contient uniquement les renseignements particuliers aux modèles Capri RS 2600 et concernant la réparation et les réglages. Toutes les autres indications techniques figurant dans le Manuel de Réparation des véhicules Capri restent valables.

Les véhicules Capri RS 2600 existent en deux versions : Une version normale et une version allégée (sur la version allégée, les glaces latérales et la glace de custode sont en Plexiglas, les portes et le couvercle de malle étant réalisés en plastique - consulter à cet égard la section « CARROSSERIE »).

Ces modèles sont essentiellement différents des autres par leur équipement d'injection KUGELFISCHER dont l'adoption a imposé certaines autres modifications au moteur. Cette Société assurant elle-même la garantie de la pompe d'injection ainsi que la fourniture des outils spéciaux de réparation, seules les opérations de dépose et pose, ainsi que les opérations de réglage sont décrites dans cet additif. Les interventions sur la pompe d'injection ne doivent être effectuées que par les soins du constructeur. On trouvera en fin d'additif la liste des agents agréés KUGELFISCHER.

Il est également possible, en cas d'incident, de procéder à un échange de la pompe défectueuse par une pompe d'injection réparée par les soins du réseau KUGELFISCHER.

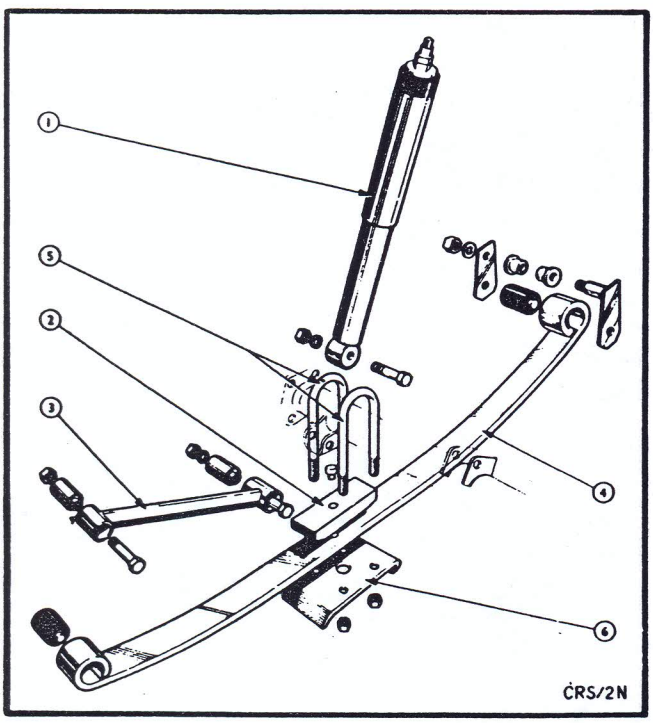
On trouvera également dans cet additif les quelques outils spéciaux se rapportant à l'équipement d'injection.

SOMMAIRE

GROUPE	DÉSIGNATION	PAGE
1	ROUES - MOYEUX - PNEUS	2
5-1	SUSPENSION AVANT	2
5-2	SUSPENSION ARRIERE	2
6-1	MOTEUR :	
	Remplacement de la chambre d'aspiration d'air	4
	Ordre d'injection	5
	Remplacement de la pompe d'injection	6
	Remplacement de la courroie crantée	6
	Réglage de la tension de la courroie crantée	6
6-2	ÉCHAPPEMENT	
9	ALIMENTATION :	
	Contrôle de la pression dans le circuit d'alimentation	9
	Dépose et pose de l'ensemble pompe d'alimentation/ équilibreur de pression	10
	Contrôle du dispositif de départ à froid	10
	Fonctionnement des injecteurs de la pompe d'injection du clapet d'aspiration et de refoulement	12
	Réglage de la richesse du ralenti	12
	Réglage du ralenti	12
	Réglage à pleine charge	12
	Réglage de la tringlerie de commande de pompe d'injection et de papillon	12
	Préfiltre - remplacement de la cartouche filtrante	13
	Élimination de l'eau et des impuretés contenues dans le préfiltre	13
	Tableau de recherche des incidents	14
10	ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	15
12	CARROSSERIE - PEINTURE - SELLERIE	17
13	CONTROLE ET ENTRETIEN	20
14	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	21
15	OUTILS SPÉCIAUX	25

ANNEXE : LISTE DES AGENTS DU RÉSEAU KUGELFISCHER

Pour tout ce qui concerne les renseignements ne figurant pas dans ce manuel, se reporter au Manuel de Réparation des véhicules Capri avec suppléments



1. Amortisseur
2. Bloc aluminium
3. Tirants
4. Lames de ressort
5. Étriers
6. Contre-plaqué

GROUPE 1 – ROUES - MOYEUX - PNEUS

GÉNÉRALITÉS

Les véhicules, dans les deux versions, sont équipés de pneus à carcasse radiale 185/7 OHR 13 montés sur des jantes 6j x 13. Le modèle normal est équipé en série de jantes en aluminium et sur option de jantes en magnésium ; ces dernières sont montées d'origine sur la version allégée.

Important : Pour équilibrer les roues, utiliser des masselottes réf. H70 EB 1040 AA. Pour vérifier la géométrie du train avant, il n'est pas possible d'utiliser l'appareillage de contrôle ordinaire, dans ce cas il faut équiper le véhicule de jantes normales.

GROUPE 5/1 – SUSPENSION AVANT

GÉNÉRALITÉS

Les éléments de suspension avant se composent d'amortisseurs pneumatiques Bilstein et de ressorts hélicoïdaux renforcés. Latéralement les roues sont maintenues par des triangles de suspension et longitudinalement par des tirants de chasse. Un support moteur spécial est prévu afin d'encaisser les débattements négatifs.

Types d'amortisseurs :

Version normale : Amortisseurs pneumatiques Bilstein

côté droit	réf. H70 EB 3K033 BA
côté gauche	réf. H70 EB 3K034 BA

Version allégée :

côté droit	réf. H70 EB 3K033 AA
côté gauche	réf. H70 EB 3K034 AA

GROUPE 5/2 – SUSPENSION ARRIERE

GÉNÉRALITÉS

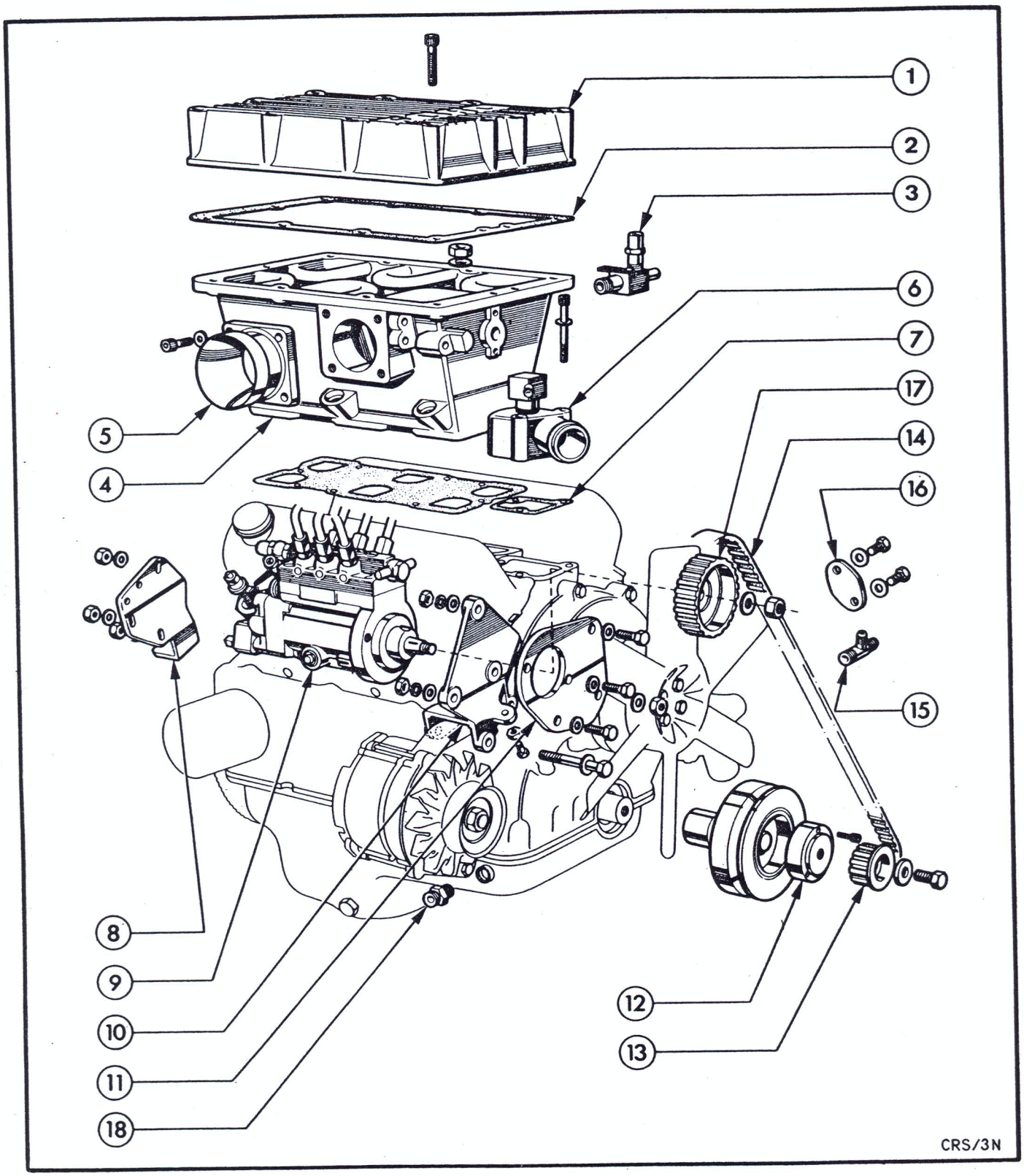
Le pont arrière est décalé par rapport au milieu de la lame de ressort arrière ; en d'autres termes, la distance entre pont arrière et oeil de ressort avant est plus courte que la distance entre pont arrière et main de ressort arrière. Le pont arrière est en outre maintenu par deux tirants qui sont fixés sur la caisse et sur le pont arrière ; les amortisseurs pneumatiques Bilstein sont montés entre le carter de pont arrière et le passage des roues. L'amortisseur côté droit est monté en avant du pont arrière et l'amortisseur côté gauche en arrière du pont arrière. Afin d'améliorer la tenue de route, ces véhicules comportent un bloc en aluminium disposé entre les lames de ressorts et les trompettes de pont. Le positionnement des pièces : lames de ressorts - bloc aluminium et trompettes de pont, est assuré grâce à un pion de centrage.

Types d'amortisseurs : Amortisseurs pneumatiques Bilstein

Version normale	:	réf. H70 EB 1808 BA
Version allégée	:	réf. H70 EB 1808 AA

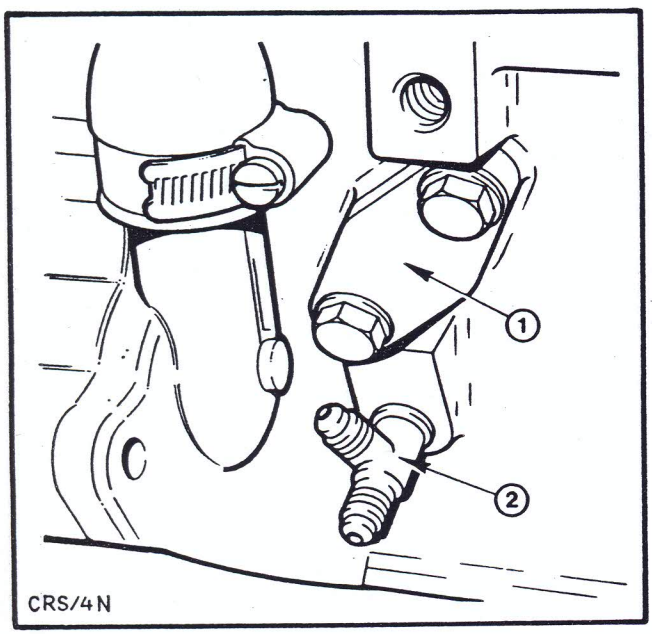
METHODES DE RÉPARATION

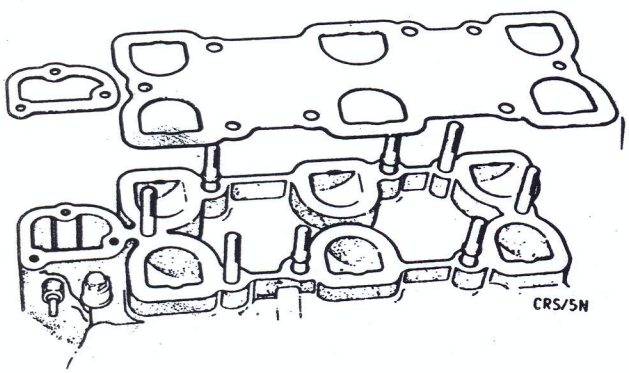
Se reporter au Manuel de Réparation des véhicules Ford Capri 2600 GT.



1. Couvercle de chambre d'aspiration d'air
2. Joints
3. Clapet de ventilation de carter
4. Chambre d'aspiration d'air
5. Bride de fixation de filtre à air
6. Corps de sortie d'eau
7. Joints
8. Patte arrière
9. Pompe d'injection
10. Support
11. Patte avant
12. Entretoise
13. Pignon de courroie crantée (entraînement)
14. Pignon de courroie crantée (pompe d'injection)
15. Raccord en T sur pression d'huile
16. Plaque d'obturation
17. Pignon d'entraînement de pompe d'injection
18. Raccord de retour d'huile dans le carter

1. Plaque d'obturation
2. Raccord en T





GROUPE 6/1 – MOTEURS

GÉNÉRALITÉS

L'allongement de la course de ce vilebrequin spécial équipant les moteurs V.6 - 2,6 litres permet d'accroître la cylindrée qui est de 2.637 cm³. Les bielles sont équipées de coussinets spéciaux. Le rapport de compression égal à 10,5/1 a imposé l'utilisation de joints de culasses spéciaux. Ce moteur est équipé d'une pompe d'injection, d'une chambre d'aspiration d'air, d'injecteurs et d'un collecteur d'air spécial monté avec joints. La pompe d'injection est entraînée par courroie crantée. Sa lubrification est assurée par le circuit d'huile du moteur. L'arrivée d'huile est assurée par un raccord en T fixé sur la tuyauterie d'alimentation du manomètre d'huile ; un retour d'huile est prévu dans le carter moteur (raccord spécial).

RÉPARATION

Ce chapitre regroupe les réparations qui sont différentes de celles du moteur V.6 - 2,6 litres Standard.

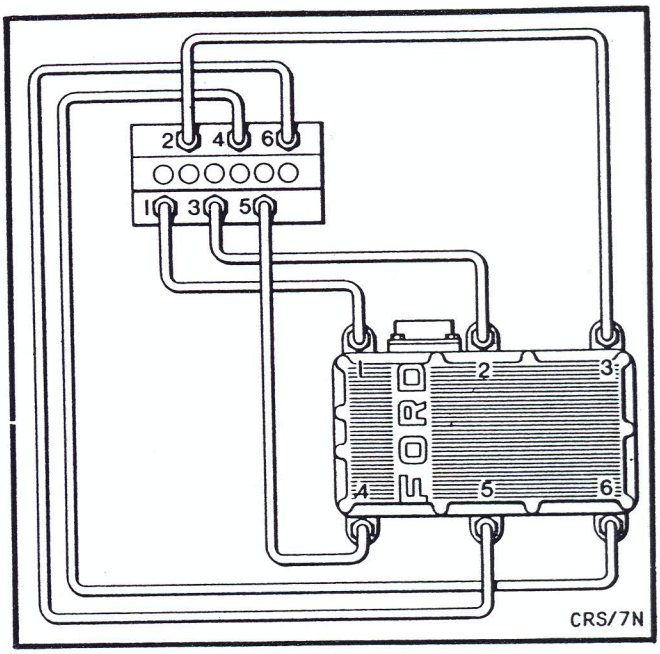
Important : Diverses interventions doivent s'accompagner obligatoirement d'un réglage, par exemple lorsqu'on retend la courroie crantée, il est nécessaire de procéder à un nouveau réglage de la tringlerie de commande d'accélérateur. Cette dernière opération n'est décrite qu'une seule fois afin d'éviter des répétitions de textes inutiles, il est donc conseillé dans ce cas de se reporter au groupe où ce réglage est étudié.

REMPLACEMENT DE LA CHAMBRE D'ASPIRATION D'AIR

1. Déposer les 11 vis Allen assurant la fixation du couvercle.
   Important : Commencer par déposer les 2 écrous assurant la fixation de la patte support du câble d'accélérateur.
2. Déposer le couvercle et son joint.
3. Séparer la conduite souple de filtre à air de la bride du papillon d'alimentation.
4. Séparer la tuyauterie d'essence et les raccordements électriques du clapet du relais de dispositif de départ à froid.
5. Enlever les raccords haute pression fixés sur les injecteurs et mettre en place des capuchons protecteurs sur les injecteurs pour éviter la pénétration d'impuretés.
6. Séparer la tuyauterie souple du clapet de ventilation monté sur le couvre-culbuteur.
7. Desserrer la vis de fixation de levier d'accélérateur et dégager ce levier.
8. Séparer du côté gauche de la chambre d'aspiration d'air la tuyauterie de dépression raccordée au servo-frein.
9. Dégager la tuyauterie de dépression du correcteur d'avance au niveau de la bride d'alimentation.
10. Enlever les 8 écrous de fixation de chambre d'aspiration d'air sur le collecteur et déposer la chambre d'aspiration d'air et son joint. Prendre soin lors des opérations de pose et de dépose de ne pas détériorer les 4 joints toriques montés sur les 4 goujons médians.
11. Séparer sur le côté droit de la chambre d'aspiration d'air la conduite d'alimentation d'air.
12. Monter l'ensemble des pièces déposées sur la nouvelle chambre d'aspiration d'air.
13. Au remontage, enduire légèrement les joints de la chambre d'aspiration d'air avec de la pâte Hylomar.
14. Remettre en place la chambre d'aspiration d'air et resserrer les écrous dans l'ordre indiqué.

15. Nettoyer les plans de joint de la chambre d'aspiration d'air et mettre en place le joint. Poser le couvercle et assurer sa fixation à l'aide de 11 vis Allen dont le serrage se fera par palier et en alternance. Assurer la fixation de la patte support du câble de commande d'accélérateur à l'aide de 2 écrous et de 2 rondelles.

16. Régler la tringlerie de commande de pompe d'injection comme indiqué au chapitre « Circuit d'alimentation ».



ORDRE D'INJECTION

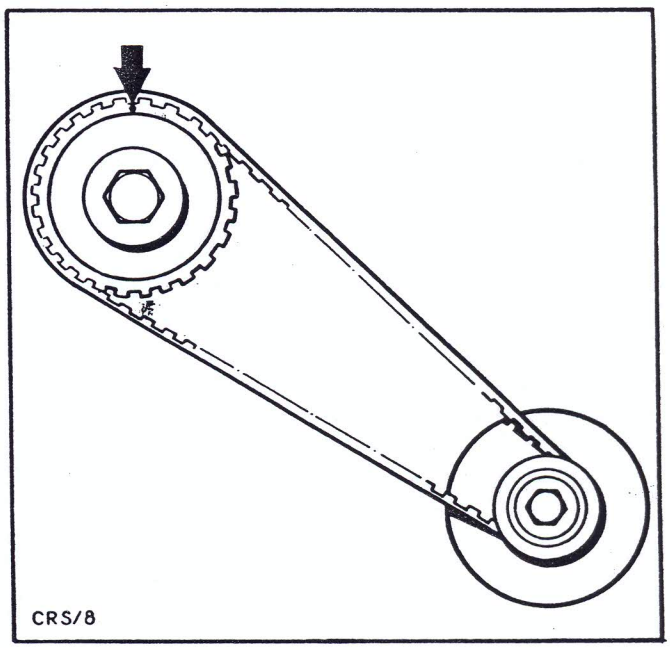
Les tuyauteries haute pression reliant les éléments de pompage aux injecteurs doivent être disposées comme indiqué sur la figure.

Ordre d'injection - sur la pompe d'injection :
Élément de pompage N° 1-5-3-6-2-4

Ordre d'allumage - moteur V.6 :
Cylindre N° 1-4-2-5-3-6

REMPLACEMENT DES PIGNONS DE COURROIE CRANTÉE

1. Desserrer l'écrou du pignon d'entraînement de pompe d'injection et arracher le pignon à l'aide de l'extracteur spécial 23-006.
2. Déposer la courroie crantée ; desserrer la vis de fixation du pignon d'entraînement monté sur le vilebrequin et déposer ce pignon.
3. Enlever les vis Allen de fixation d'entretoise de pignon d'entraînement et déposer l'entretoise.
4. Remettre en place l'entretoise neuve et les pignons neufs dans l'ordre inverse de la dépose.
5. Tourner le vilebrequin pour amener le piston du cylindre n° 5 au PMH temps-compression. Mettre en place la courroie sur le pignon de pompe et le pignon de vilebrequin. Tourner le pignon d'entraînement de pompe d'injection de telle sorte que le repère frappé sur ce dernier soit disposé verticalement vers le haut.
6. Vérifier la tension de la courroie crantée et le réglage de la tringlerie de commande de pompe d'injection.

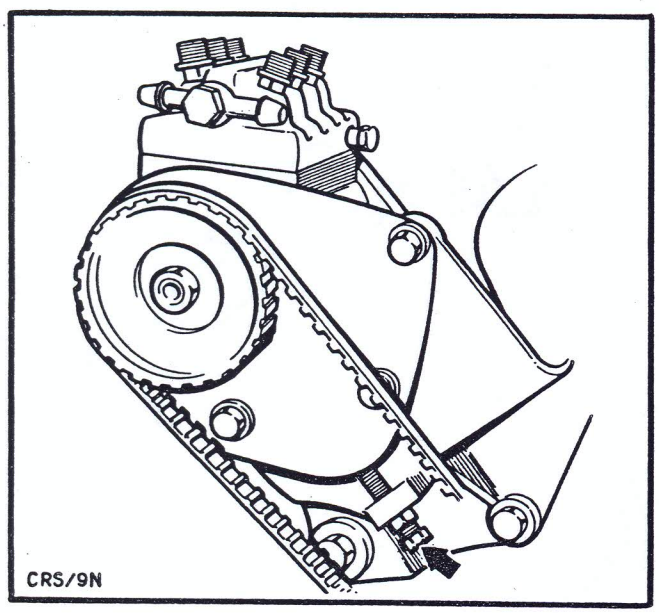


REMPLACEMENT DE LA POMPE D'INJECTION

1. Desserrer les 6 raccords assurant la fixation de tuyauterie haute pression sur les éléments de pompe et protéger les éléments de pompe avec des capuchons.
2. Séparer la tringlerie de commande d'accélérateur au niveau de la rotule inférieure du levier de commande de pompe d'injection.
3. Séparer la tuyauterie d'essence du carter de pompe d'injection.
4. Séparer les tuyauteries d'arrivée et de retour d'huile de la pompe d'injection.
5. Vidanger la moitié de l'eau contenue dans le radiateur. Desserrer les colliers de durites et dégager les 2 durites. ainsi que la tuyauterie souple de dépression raccordée au dispositif de réchauffage.
6. Déposer le pignon d'entraînement de pompe d'injection à l'aide de l'extracteur spécial réf. 23006.
7. Enlever les 2 vis de fixation de pompe sur la patte avant.
8. Séparer la patte de fixation arrière de pompe d'injection du bloc moteur et dégager la pompe d'injection.
9. Séparer la patte de fixation arrière de la pompe.
10. Remettre en place la pompe neuve dans l'ordre inverse des opérations de dépose. Monter les pignons d'entraînement et régler la timonerie de commande de pompe comme indiqué précédemment (couple de serrage de l'écrou de pignon de pompe d'injection 3-3,5 m.kg).
11. Bien que la pompe soit graissée sous pression, verser dans la pompe neuve 150 cm^3 d'huile moteur.

REMPLACEMENT DE LA COURROIE CRANTÉE

Important : Pour remplacer la courroie crantée, déposer les pignons puis remplacer la courroie crantée. Remettre en place les pignons. Procéder comme indiqué précédemment.


CRS/9N

RÉGLAGE DE LA TENSION DE LA COURROIE CRANTÉE

1. Desserrer la vis de réglage de tension fixée sur la patte avant de pompe d'injection.
2. Desserrer les 3 vis et les 3 écrous de la patte arrière de fixation de pompe d'injection.
3. Basculer la pompe pour la décaler d'environ 6 mm. (mesurer entre les deux pignons de l'entraînement).
4. Resserrer la vis de réglage de tension de courroie une fois cette position obtenue et bloquer le contre-écrou.
5. Resserrer les vis et les écrous des pattes support de pompe d'injection.
6. Régler la tringlerie de commande d'accélérateur raccordée à la pompe d'injection.

GROUPE 6/2 – ÉCHAPPEMENT

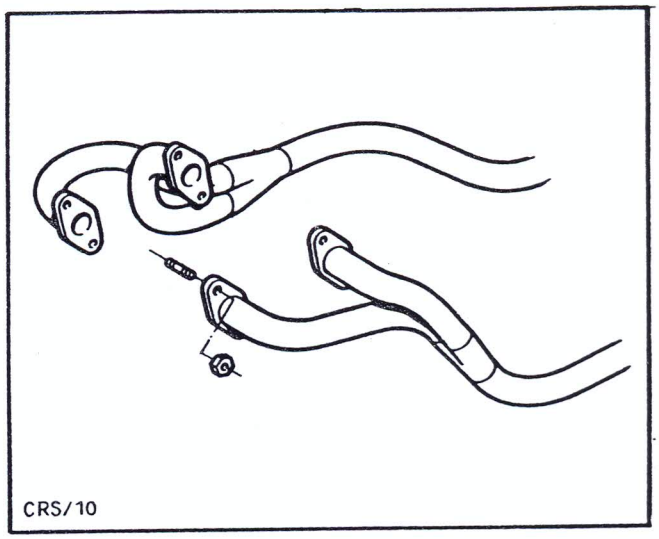
GÉNÉRALITÉS

Afin d'obtenir un rendement maximum du moteur, le système d'échappement équipant les véhicules Capri RS 2600 est double. Chaque système d'échappement est suspendu en deux points : avant le pont arrière et sur le plancher de caisse au niveau de la malle. La suspension du système d'échappement est assurée à l'aide d'anneaux en caoutchouc.

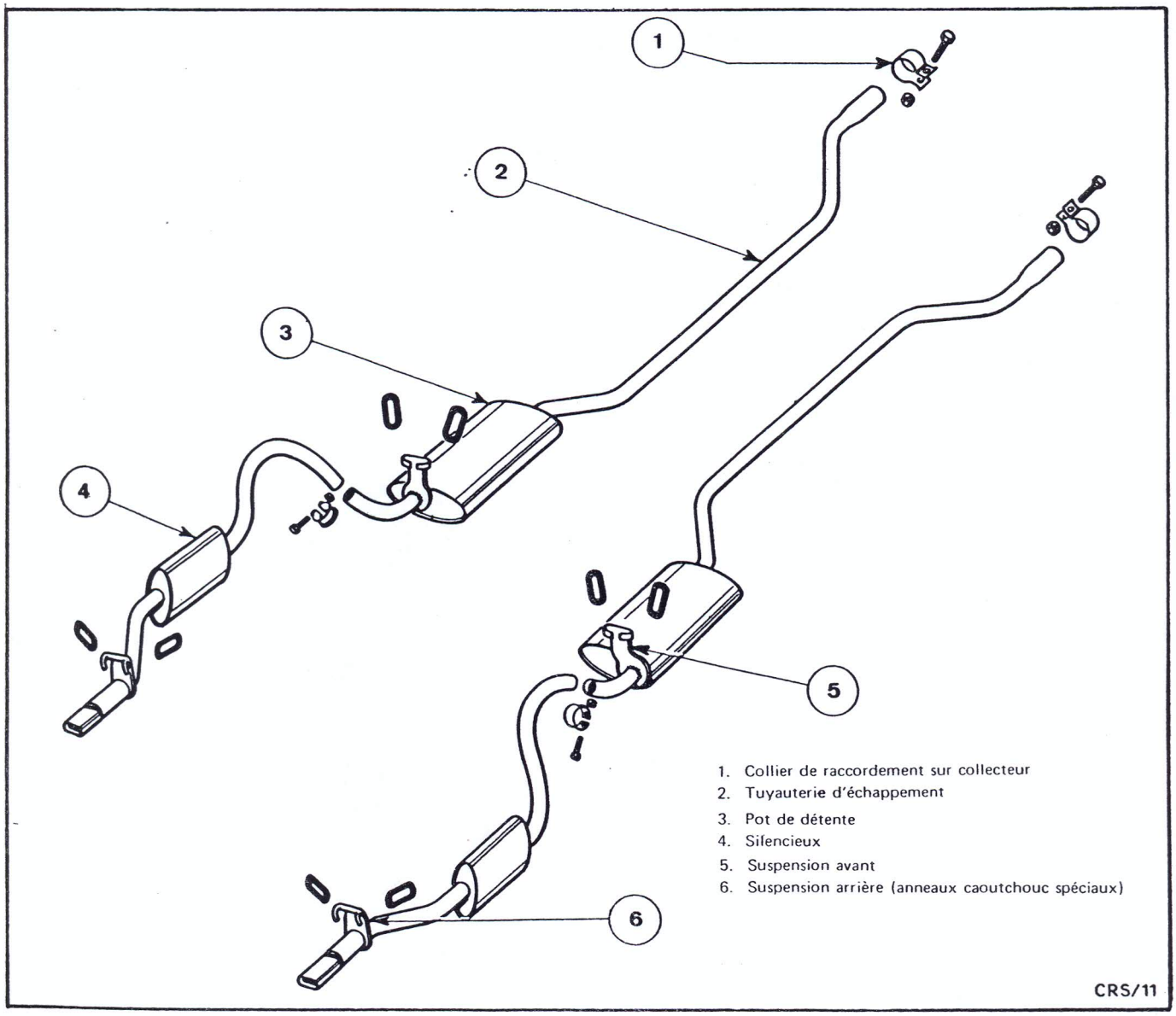
RÉPARATION

Se reporter au Manuel de Réparation des véhicules Ford Capri.

Important : Ne serrer les vis des colliers d'échappement qu'après avoir procédé au blocage des vis de fixation des brides d'échappement sur les collecteurs.

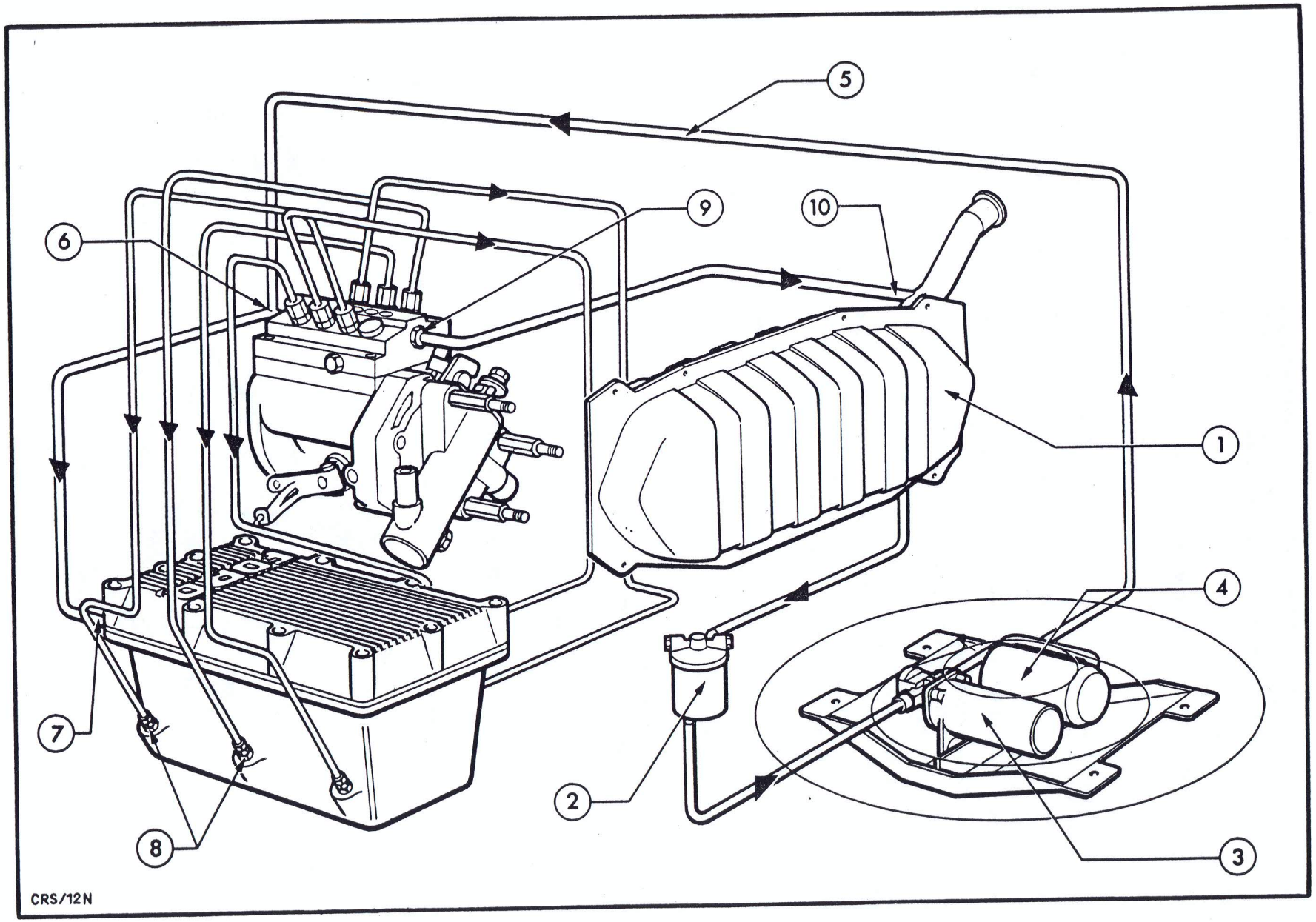


CRS/10



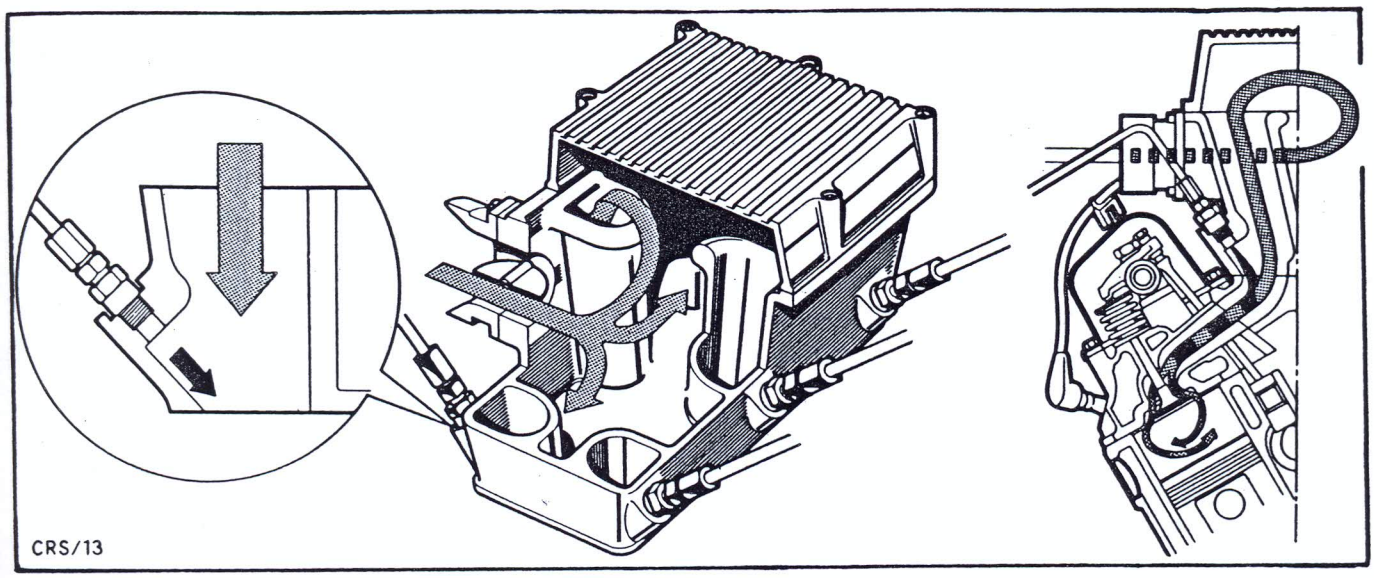
1. Collier de raccordement sur collecteur
2. Tuyauterie d'échappement
3. Pot de détente
4. Silencieux
5. Suspension avant
6. Suspension arrière (anneaux caoutchouc spéciaux)

CRS/11



1. Réservoir d'essence
2. Préfiltre
3. Pompe d'alimentation électrique
4. Réservoir d'équilibrage de pression
5. Tuyauterie d'alimentation
6. Raccord et tamis
7. Relais de démarrage à froid
8. Injecteurs
9. Clapet anti-retour
10. Tuyauterie de retour d'essence

GROUPE 9 – **ALIMENTATION**



GÉNÉRALITÉS

Ces véhicules comportent les éléments suivants qui sont différents de ceux équipant les autres véhicules Capri :

- Préfiltre à essence (avec cartouche remplaçable en papier)
- Pompe d'alimentation électrique (à pignon AEG PLF-6/30 Watts/1,2-1,9 kg/cm²)
- Équilibreur de pression
- Pompe d'injection (Kugelfischer 6 éléments)
- Dispositif de départ à froid et de réchauffage
- Tuyauteries d'injecteur
- Injecteur (Kugelfischer DLO-20-D)

Le préfiltre à essence, la pompe d'alimentation et l'équilibreur de tension sont disposés à proximité les uns des autres près du logement de la roue de secours à la partie inférieure du plancher de coffre à bagages. La cuve du préfiltre comporte un vidange.

Les tuyauteries d'alimentation et de retour d'essence ainsi que les tuyauteries d'injecteur sont en plastique (en cas d'opération nécessitant l'emploi de la soudure, attention de ne pas soumettre ces tuyauteries à des températures excessives).

La pompe d'injection est entraînée par le vilebrequin ; cette pompe peut basculer sur ses supports afin de permettre le réglage de la tension de courroie crantée d'entraînement.

Fonctionnement du dispositif de départ à froid et de réchauffage : Au moment du démarrage et pendant toute la durée de mise en action du démarreur, un relais (monté à l'arrière de la chambre d'admission d'air) provoque l'ouverture du dispositif de départ à froid dont le rôle est d'enrichir l'air admis dans les cylindres.

Après démarrage du moteur et à mesure que la température de celui-ci augmente, la circulation de l'eau provoque, petit à petit, la fermeture du clapet d'enrichisseur.

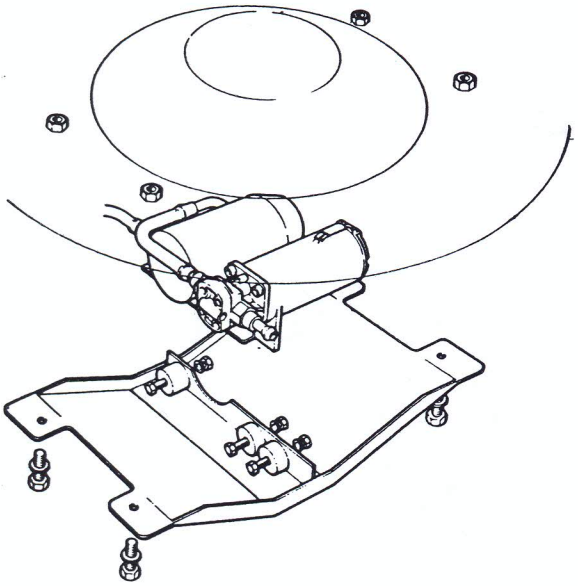
Le contrôle du débit d'essence et d'air pendant la période de réchauffage est assuré par un élément thermostatique. Au cours de la période de réchauffage et à mesure que la température de l'eau du circuit de refroidissement augmente, le débit d'essence et d'air se trouve diminué, le dispositif agissant alors sur la timonerie de commande d'injection ainsi que sur la buse d'arrivée d'air additionnelle.

CONTROLE DE LA PRESSION DANS LE CIRCUIT D'ALIMENTATION

Matériel nécessaire : manomètre 23-001

Pour contrôler la pression dans le circuit d'alimentation, disposer un manomètre sur la tuyauterie d'alimentation au niveau du raccord fileté de la tuyauterie d'arrivée d'essence sur la pompe d'injection. Établir le contact et actionner le démarreur. Après un court instant, lire les indication fournies par le manomètre qui doivent d'établir entre 1,2 et 1,9 kg/cm².

Consommation électrique maximum de la pompe à essence : 30 watts. Débit de la pompe d'alimentation sous une tension de 12 V. et une pression de 1,2 Ats : 50 litres/heure minimum.

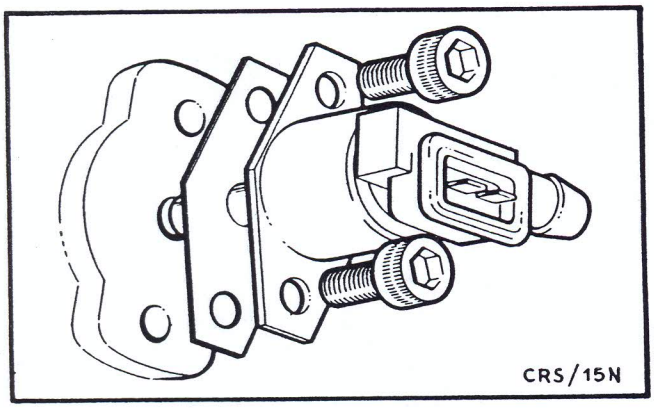


Lorsque la pression est insuffisante dans le circuit d'alimentation, procéder aux contrôles ci-dessous :

Présence d'essence dans le réservoir
Impuretés dans les tuyauteries d'alimentation
Contrôle de l'étanchéité de la tuyauterie d'essence (entrée d'air éventuelle)
Propreté et étanchéité du préfiltre
Fonctionnement défectueux de la pompe d'alimentation ou connexions électriques défectueuses
Fonctionnement défectueux de la partie mécanique de la pompe d'alimentation
Disposition défectueuse de la tuyauterie d'alimentation (obturation)
Fonctionnement défectueux du clapet anti retour monté sur la pompe d'injection

Si la pression dans le circuit d'alimentation est trop élevée, vérifier l'état de propreté de la crépine du raccord monté sur la pompe d'alimentation,

Fonctionnement du clapet anti retour
Obturation ou écrasement de la tuyauterie de retour d'essence.



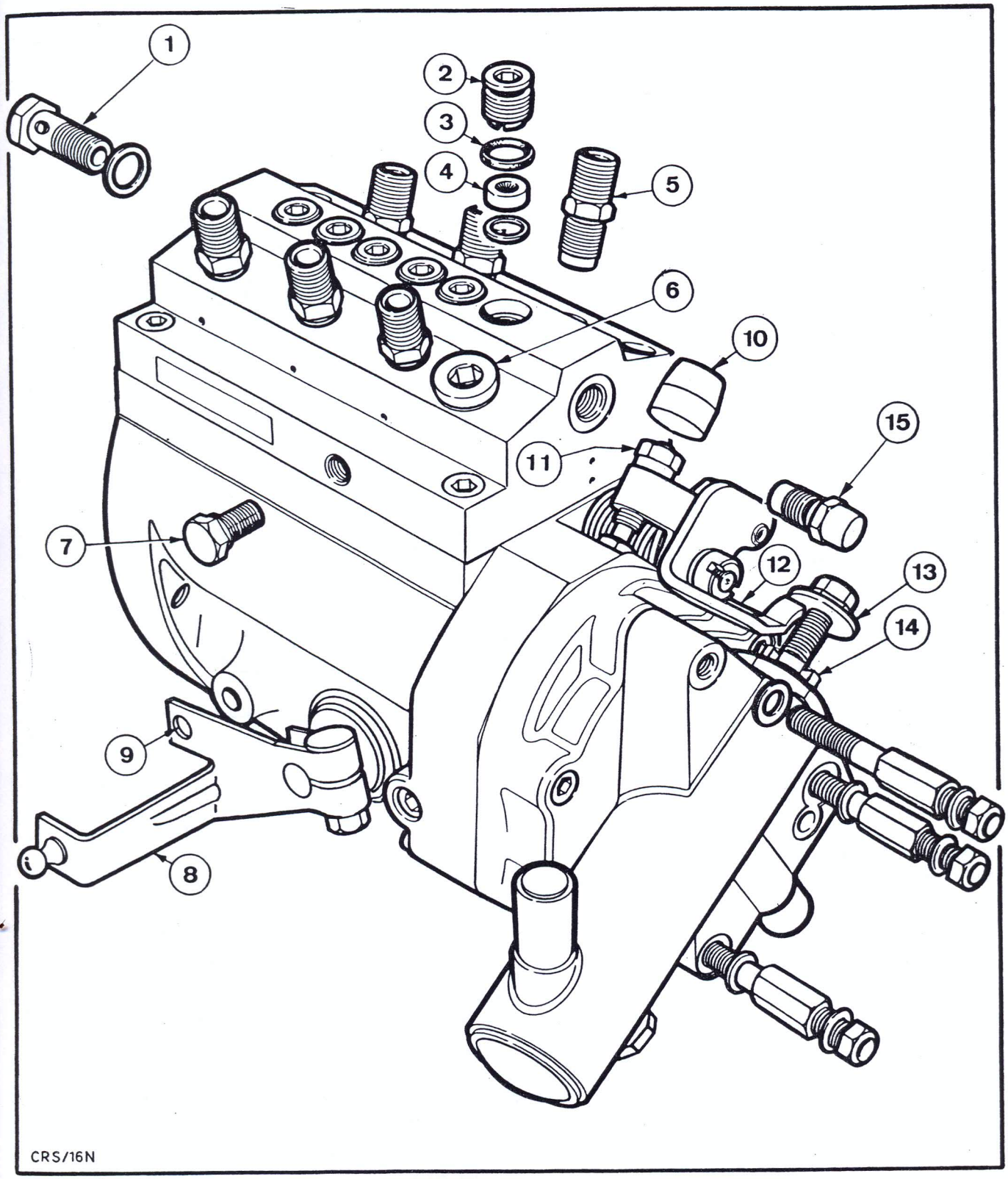
DÉPOSE ET POSE DE L'ENSEMBLE POMPE D'ALIMENTATION/ÉQUILIBREUR DE PRESSION

1. Séparer les tuyauteries d'essence de la pompe d'alimentation et du réservoir d'équilibreur de pression. Obturer ces tuyauteries après déconnection.
2. Desserrer les 4 vis de fixation de support de pompe et d'équilibreur de pression puis séparer avec précaution l'ensemble pompe/équilibreur de pression du logement de roue de secours.
3. Séparer la tuyauterie d'essence raccordée à l'équilibreur de pression et desserrer la vis de purge fixée sur le filtre.
4. Déconnecter les filtres d'alimentation de la pompe à essence.
5. Remplacer l'ensemble pompe d'alimentation/équilibreur de pression après avoir desserrer le raccord de tuyauterie souple fixé sur la pompe.
6. Raccorder la tuyauterie souple sur l'ensemble pompe d'alimentation/équilibreur de pression.
7. Brancher les fils d'alimentation sur la pompe électrique.
8. Remettre en place le support de pompe d'alimentation et équilibreur de pression sur le plancher de caisse au niveau du logement de roue de secours.
9. Raccorder les tuyauteries d'essence à la pompe d'alimentation et à l'équilibreur de pression.
10.

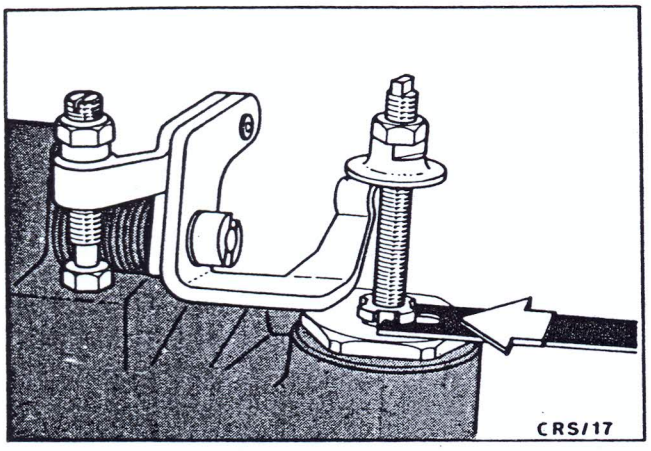
Important : Pendant toutes ces opérations, éviter l'introduction d'impuretés dans toutes les pièces démontées.

CONTROLE DU DISPOSITIF DE DÉPART A FROID

Débrancher le filtre d'alimentation de l'enrichisseur ; déposer le relais ; laisser en place la tuyauterie d'essence et actionner le démarreur. Lorsque le moteur est chaud le dispositif de démarrage à froid ne doit pas débiter d'essence. Mettre ensuite le filtre monté entre le dispositif enrichisseur et le contact thermostatique de la masse et démarrer le moteur. Le dispositif de démarrage à froid doit alors débiter de l'essence.



1. Raccord avec tamis
2. Bouchon
3. Joint torique
4. Clapet d'aspiration
5. Clapet de refoulement
6. Vis de remplissage d'huile
7. Vis de vidange d'huile
8. Levier de commande de pompe
9. Trou de calage
10. Protecteur (plombé)
11. Butée d'enrichisseur
12. Levier d'enrichisseur
13. Écrou de réglage
14. Ajutage d'arrivée d'air
15. Clapet anti-retour



FONCTIONNEMENT DES INJECTEURS DE LA POMPE D'INJECTION DU CLAPET D'ASPIRATION ET DE REFOULEMENT

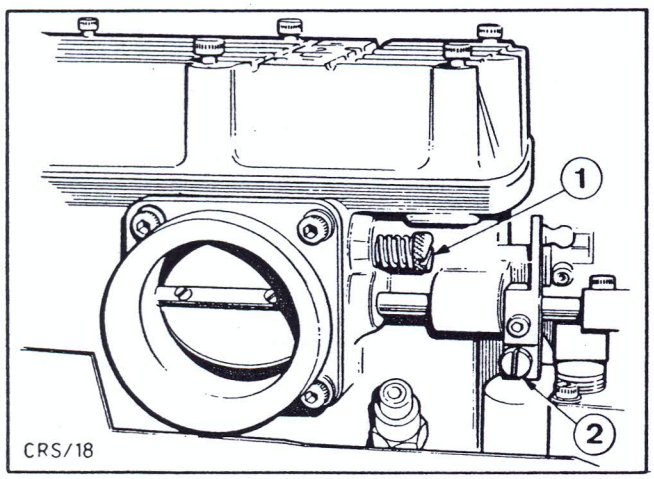
Outillage nécessaire : Outil de levage de clapet d'aspiration No. 23004.

Ne jamais utiliser d'aimant.

En cas de fonctionnement défectueux des injecteurs ou des éléments de pompage, remplacer la pièce défectueuse ou s'adresser à un agent Kugelfischer.

RÉGLAGE DE LA RICHESSE DE RALENTI

La vis de réglage d'air (1) se trouve sur le côté gauche de la bride de papillon.



RÉGLAGE DU RALENTI

La vis (2) de réglage de ralenti est disposée sur la tringlerie de commande du papillon. Effectuer le réglage de la façon suivante :

1. Agir sur la vis de réglage d'air de façon à obtenir un régime moteur de 1100 tr/mn.
2. Si le régime de ralenti est instable, agir alors sur la vis de butée de papillon d'accélérateur et régler à nouveau la vis de richesse comme indiqué en 1 ci-dessus. Au cas où l'on obtiendrait pas un résultat satisfaisant, intervenir de la façon suivante :
3. Il sera nécessaire de serrer ou de desserrer de deux tours complets la noix de rotule de commande supérieure de la tringlerie d'accélérateur. Si le ralenti est trop faible, procéder par fraction de tours et après chaque réglage de la noix de tringlerie de commande, répéter les opérations décrites en 1 et 2. Si le ralenti est trop élevé, allonger en conséquence la tringlerie de commande d'accélérateur.

RÉGLAGE A PLEINE CHARGE

Enlever les deux ergots de réglage et desserrer la vis de butée de pleine charge puis ouvrir le papillon pour l'amener en butée. Resserrer la vis de butée de pleine charge pour l'amener contre la butée de la chambre d'admission d'air puis à partir de ce moment resserrer d'un tour complet cette vis. Le levier de pompe doit alors être situé à environ 2 mm de la fin de sa course.

RÉGLAGE DE LA TRINGLERIE DE COMMANDE DE POMPE D'INJECTION ET DE PAPILLON

Outillage nécessaire : Goujon de réglage réf. 23003
Pige de réglage réf. 23005

1. Amener le piston No. 5 au PMH temps-compression.
2. Desserrer l'écrou monté sur l'axe de commande de régulateur (le moteur étant dans cette position, le repère de calage de la poulie de pompe d'injection doit être vertical et dirigé vers le haut.
3. Décrocher le ressort de rappel de papillon.
4. Enlever le collier de la tuyauterie raccordée à la chambre d'admission reliée au filtre.
5. Desserrer la vis de butée de papillon (vis de réglage de ralenti).
6. Repousser à fond le papillon et le maintenir dans cette position.

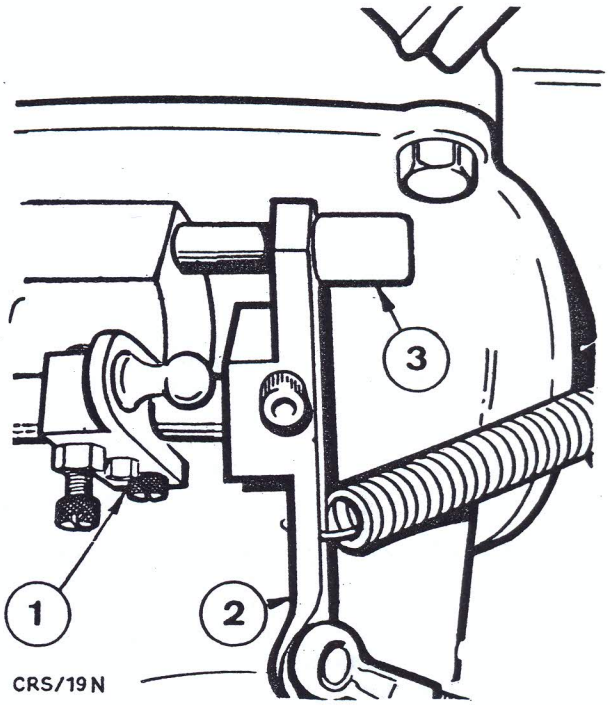
7. A l'aide de l'outil spécial No. 23-003, amener face à face le perçage du levier de commande de papillon et le perçage de la chambre d'aspiration d'air. Introduire l'outil en place.

8. Desserrer la vis supérieure, refermer à fond le papillon d'admission et resserrer de nouveau la vis.

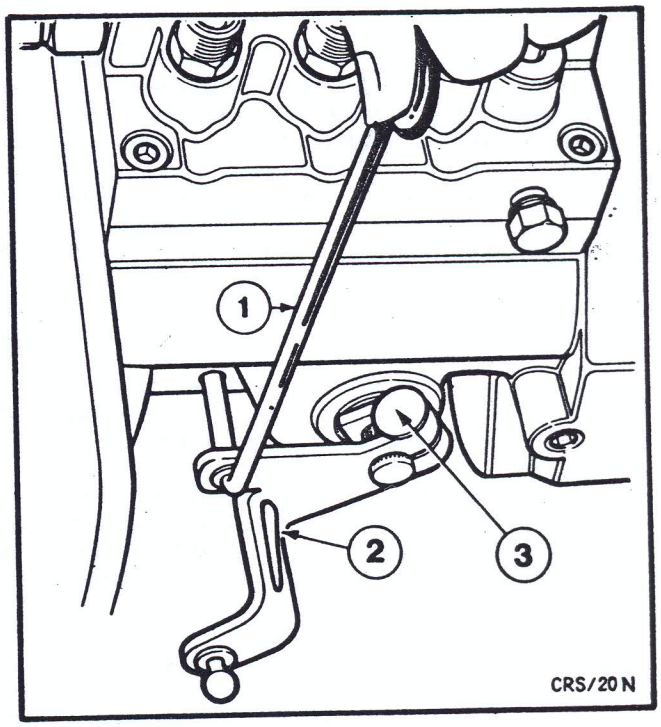
9. Décrocher la tringlerie de commande entre pompe et papillon pour la séparer du levier de commande de papillon. A l'aide de la pige de réglage réf. 23-005, aligner le perçage du levier de commande avec l'alésage du corps de pompe.

10. Le papillon d'admission étant toujours en position fermée, régler la longueur de la tringlerie de commande en agissant sur la noix filetée de cette dernière. Serrer le contre-écrou de noix filetée, une fois la longueur de la tringlerie réglée et raccrocher la tringlerie.

11. Enlever le goujon de réglage et la pige de réglage. Desserrer la vis de butée de réglage à pleine charge et ouvrir le papillon pour l'amener en butée contre la vis de pompe. Agir sur la vis de réglage de pleine charge pour l'amener en butée sur la chambre d'admission d'air. A partir de ce moment, resserrer d'un tour complet cette vis. Raccrocher ensuite le ressort de rappel de papillon.



CRS/19 N



CRS/20 N

1. Outil réf. 23-005
2. Levier de commande de pompe d'injection
3. Vis de serrage de levier

PRÉFILTRE – REMPLACEMENT DE LA CARTOUCHE FILTRANTE

1. Séparer la tuyauterie d'essence supérieure du préfiltre et obturer l'extrémité de la tuyauterie.
2. Desserrer la vis d'assemblage de filtre ; déposer la cuve de filtre vers le bas et sortir l'élément filtrant.
3. Nettoyer soigneusement la cuve de filtre et y remettre en place une cartouche filtrante neuve.
4. Remettre en place la cuve de filtre sur la tête de filtre et assurer sa fixation à l'aide de la vis.
5. Remettre en place la tuyauterie d'essence sur le filtre.

ÉLIMINATION DE L'EAU ET DES IMPURETÉS CONTENUES DANS LE PRÉFILTRE

1. Nettoyer soigneusement la cuve de filtre.
2. Placer un récipient sous la cuve de filtre et desserrer la vis de purge.
3. Après élimination des impuretés, resserrer la vis de purge.

Important : Au cas où les impuretés contenues dans l'essence seraient importantes, procéder de la façon suivante :

4. Séparer la tuyauterie supérieure d'essence du filtre.
5. Desserrer la vis d'assemblage du filtre ; descendre la cuve de filtre pour la séparer de la tête de filtre et nettoyer la cuve.
6. Remettre en place la cuve de filtre et assurer sa fixation à l'aide de la vis.

TABLEAU DE RECHERCHE DES INCIDENTS

ANOMALIES	CAUSES PROBABLES
Le moteur ne tient pas le ralenti	Régime de ralenti trop faible Ajutage de ralenti obturé (by-pass) Régler la tringlerie de commande Vérifier la présence d'essence dans le réservoir
Ralenti trop élevé	Réglage de ralenti défectueux Prise d'air dans le circuit d'admission Régler la tringlerie de commande Papillon d'admission grippé
Régime de ralenti instable	Injecteurs bouchés ou défectueux Prise d'air au niveau des injecteurs Allumage défectueux
Consommation d'essence anormalement élevée	Mauvais réglage du dispositif de fonctionnement à chaud Régler la tringlerie de commande Filtre à air colmaté Pompe d'injection défectueuse Dispositif de fonctionnement à chaud défectueux Ressort de rappel de dispositif de fonctionnement à chaud défectueux
Difficultés de démarrage du moteur à chaud	Bougies défectueuses Système d'allumage défectueux Fonctionnement défectueux du dispositif de départ à froid Fonctionnement défectueux du dispositif de fonctionnement à chaud Réglage défectueux de la tringlerie de commande de pompe
Difficultés de démarrage du moteur à froid	Réglage défectueux de la tringlerie de commande de pompe Clapet de départ à froid défectueux Dispositif de fonctionnement à chaud défectueux ou mal réglé Allumage défectueux
Défautss d'alimentation d'essence	Raccordements électriques défectueux Fusible « grillé » Pompe d'alimentation défectueuse
Le moteur ne « tire » pas	Réglage défectueux de la tringlerie de commande de pompe Système d'allumage et bougies défectueux Arrivée d'essence insuffisante Filtre à air colmaté Pompe d'injection défectueuse
Ratés à la reprise	Réglage défectueux de la tringlerie de commande de pompe d'injection Système d'allumage et bougies défectueux Injecteurs défectueux ou bouchés Défaut d'étanchéité de la tuyauterie d'injection Pompe d'alimentation défectueuse Circuit d'alimentation défectueux Clapet d'aspiration défectueuse Pompe d'injection défectueuse
Régime instable du moteur	Dispositif de fonctionnement à chaud défectueux ou mal réglé Clapet de démarrage à froid défectueux Circuit d'allumage
Ratés à l'allumage lors des baisses de régime	Le papillon d'admission ne revient pas à fond dans sa position normale Fuites aux ainjecteurs Pompe d'injection défectueuse Circuit d'allumage défectueux
Le moteur atteint difficilement ou n'atteint pas sa température normale de marche	Contrôler le thermostat

GROUPE 10 – ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CIRCUIT DE CHARGE

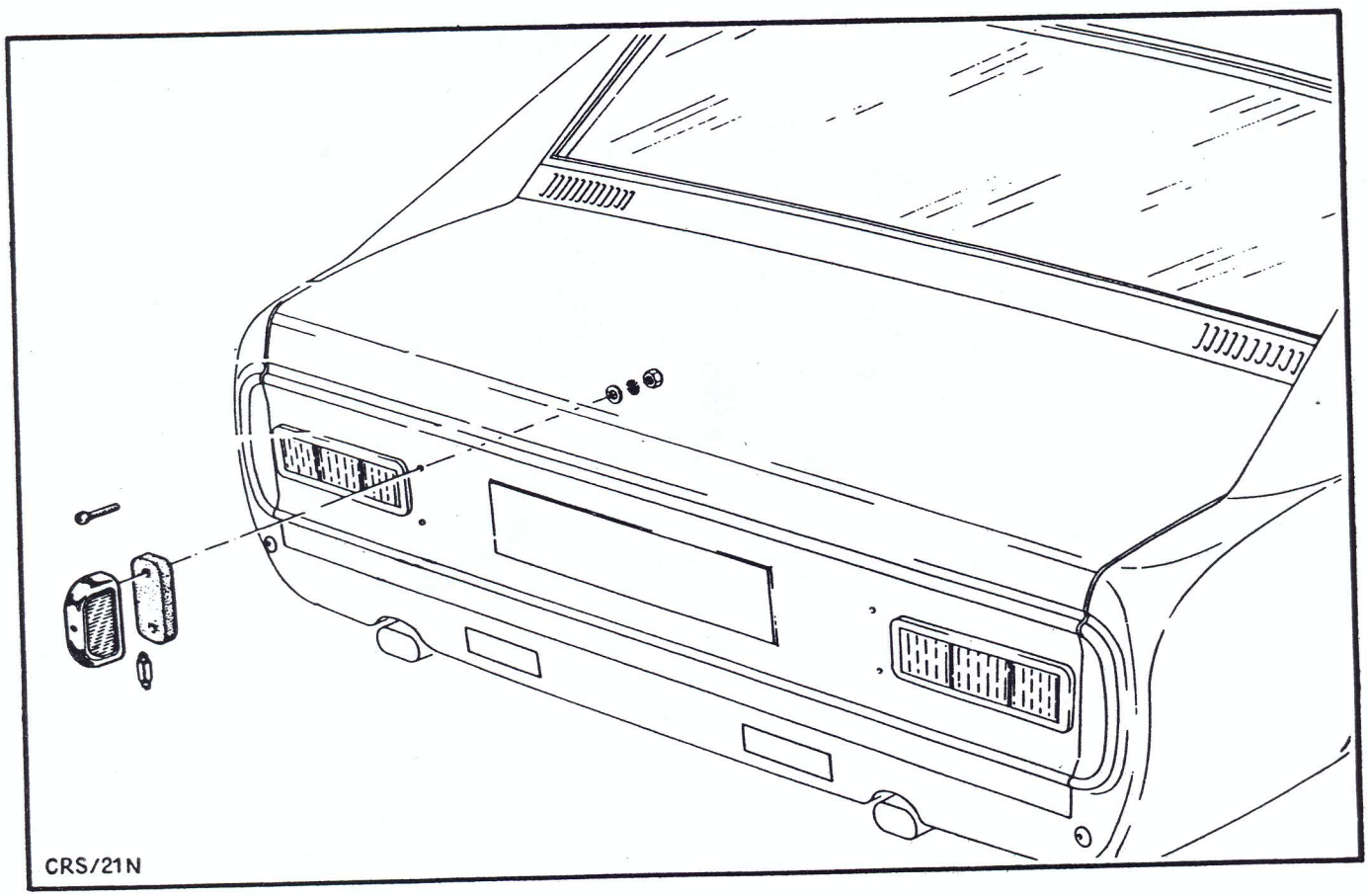
Le circuit de charge comporte un alternateur et une batterie de grande capacité (55 Amp/h.) La version allégée est équipée d'une batterie de 44 Amp/h. Pour tout ce qui concerne les opérations d'entretien, se reporter au Manuel de Réparation des véhicules Capri 2600 GT.

INSTRUMENTS - COMMANDES et ACCESSOIRES

Les instruments, les commandes et l'équipement sont en grande partie identiques à ceux des véhicules Capri 2600 GT.

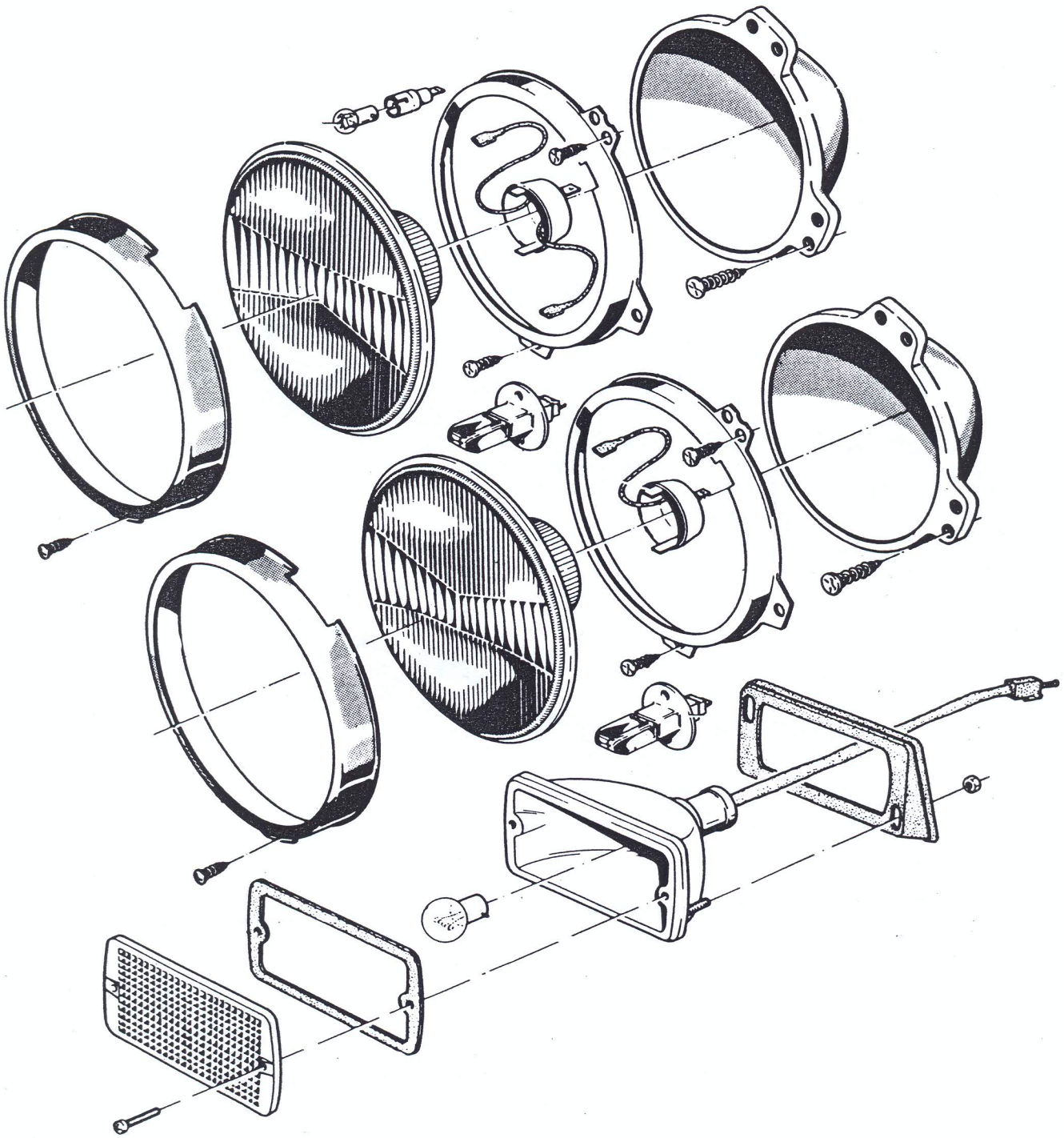
Les phares sont doubles et tous deux équipés d'une lampe à iode. Les feux de ville ne sont pas incorporés aux phares. L'arrière de la voiture est équipé de deux feux de recul et de deux lampes d'éclairage de plaque minéralogique.

Les clignotants avant sont montés sur le panneau avant de caisse.



CRS/21N

PHARES - CLIGNOTANTS

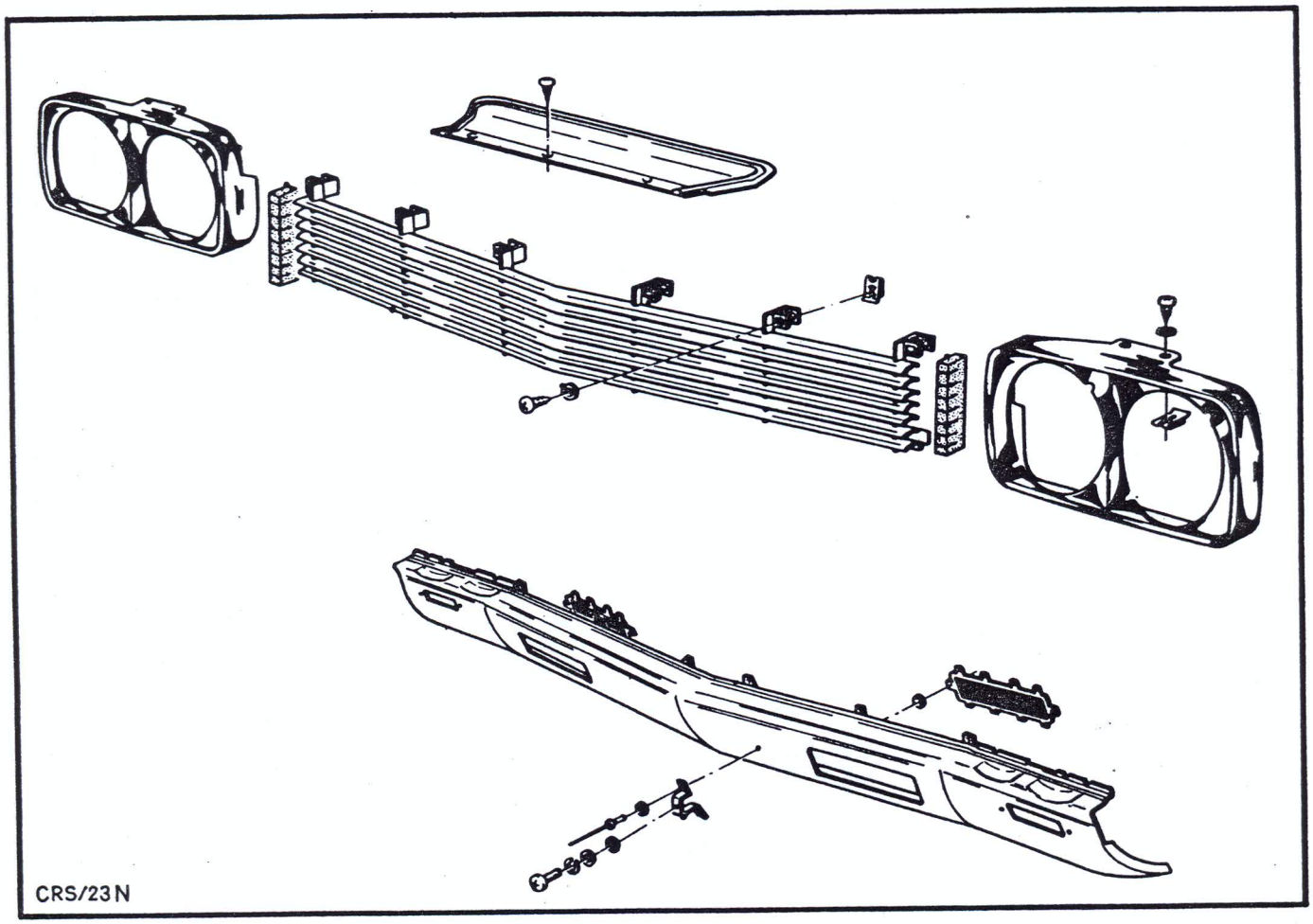


GROUPE 12 — CARROSSERIE - PEINTURE - SELLERIE

La carrosserie est identique à celle qui équipe les véhicules Capri 2600 GT, à l'exception des modifications décrites ci-après.

La Capri RS 2600 ne comporte pas de pare-chocs ; la jupe avant de bas de caisse est différente et comporte deux ouies d'entrée d'air protégées par des grilles.

Pour plus amples détails, se reporter au catalogue des pièces détachées.



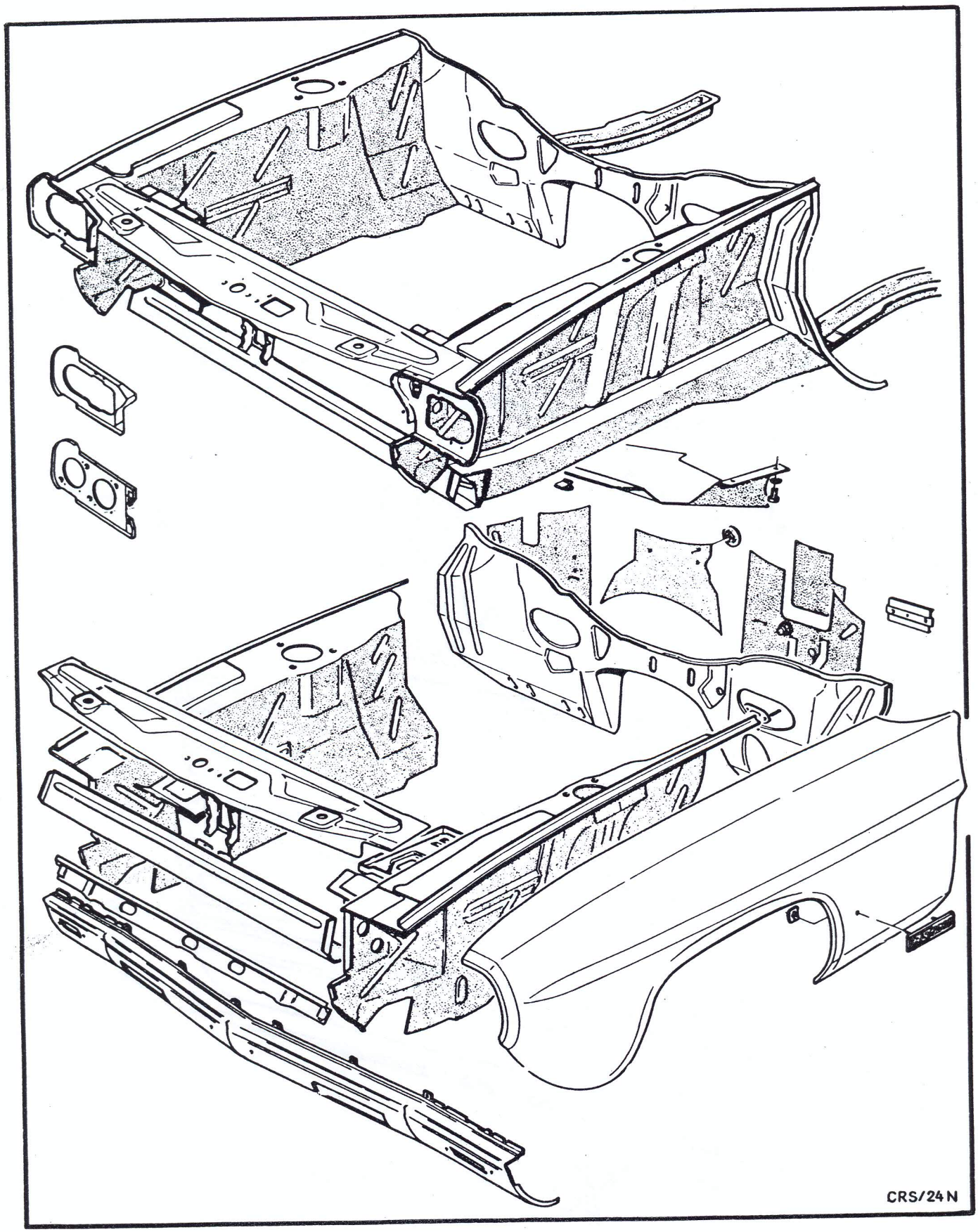
CRS/23N

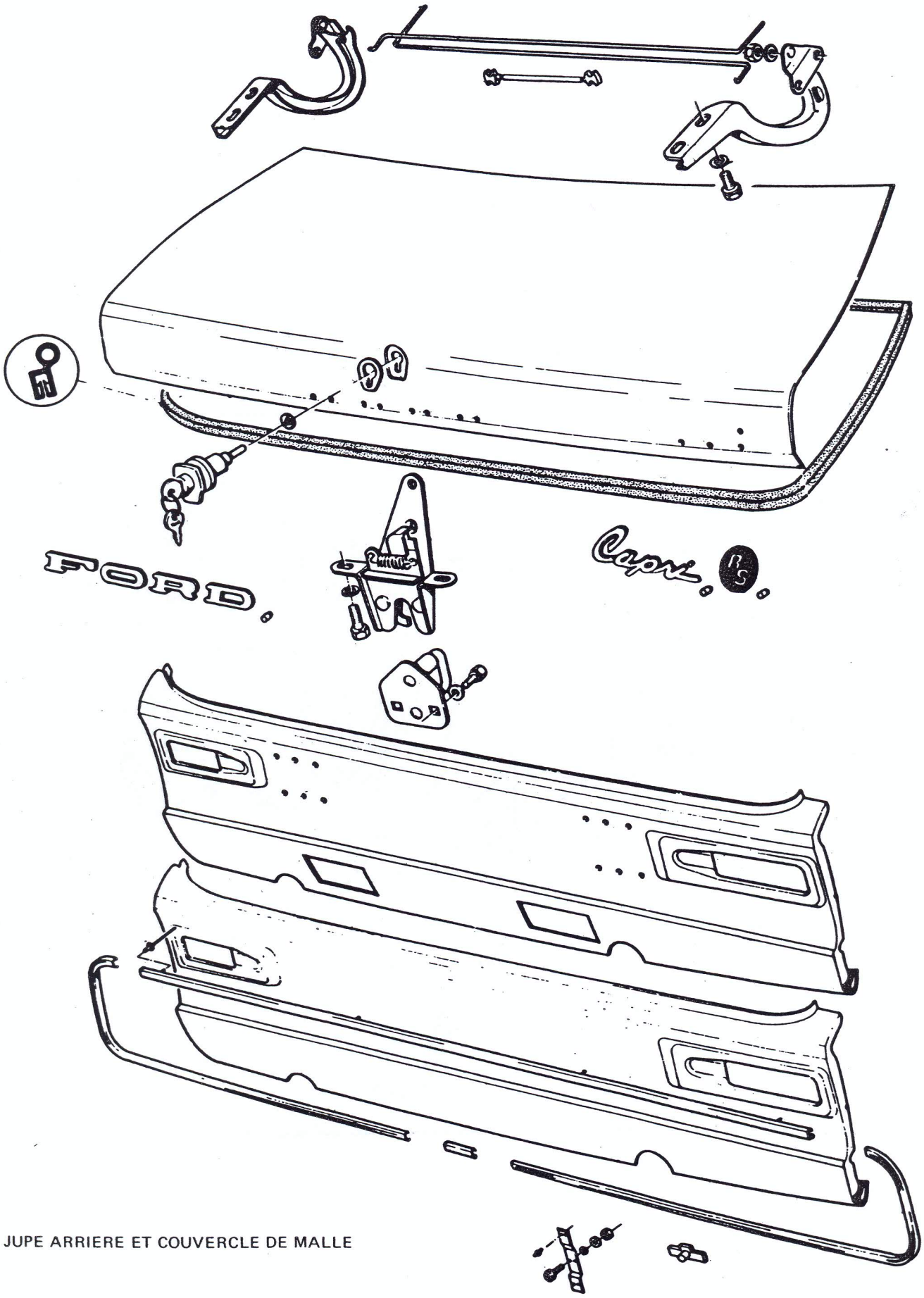
Le sigle spécial comportant les lettres RS est fixé sur le couvercle de malle et sur les ailes avant.

Les deux versions (allégée et normale) sont munies d'un pare-brise en verre Triplex. Sur la version allégée, les vitres latérales et la glace de custode sont en plexiglas, les portes et le couvercle de malle en plastique.

Seule la version normale est équipée de sièges type Rallye et d'un habillage d'habitacle simplifié. Les sièges Rallye sont munis d'un dossier rabattable formant couchette. La version allégée est équipée de sièges simplifiés.

COMPARTIMENT MOTEUR





JUPE ARRIERE ET COUVERCLE DE MALLE

GROUPE 13 – CONTROLE ET ENTRETIEN

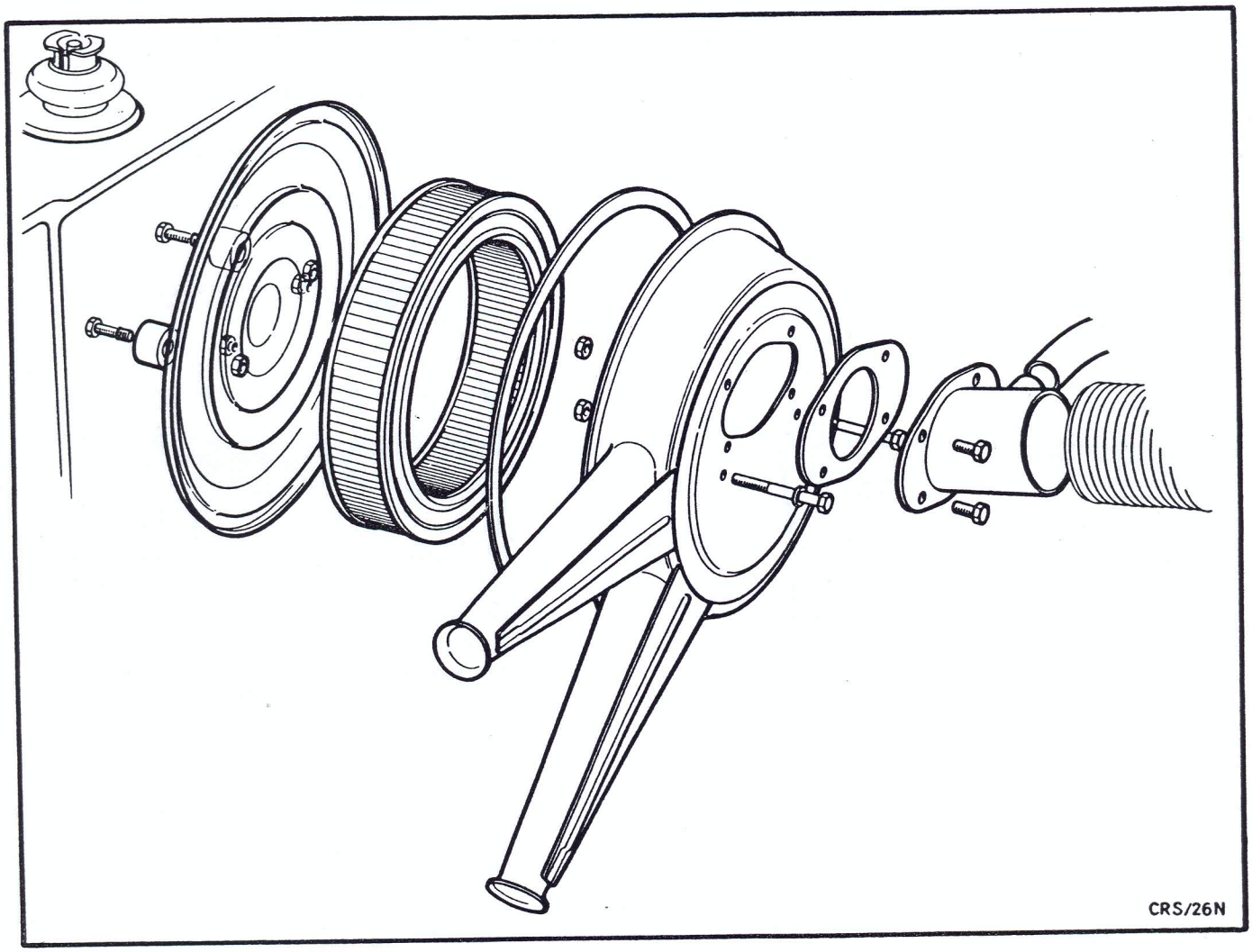
Les périodicités d'entretien à observer pour les véhicules Capri RS 2600 sont identiques à celles préconisées pour les véhicules Capri standard. L'ensemble de ces opérations est décrit dans le livret d'entretien qui est remis aux utilisateurs de véhicules Ford.

Opérations spéciales à 5.000 kms, 15.000 kms, etc.

Huiler le ressort de rappel de dispositif de fonctionnement à chaud, nettoyer le papillon monté sur la chambre d'aspiration d'air, remplacer l'élément de filtre à air (voir schéma) et remplacer la cartouche filtrante du filtre à essence.

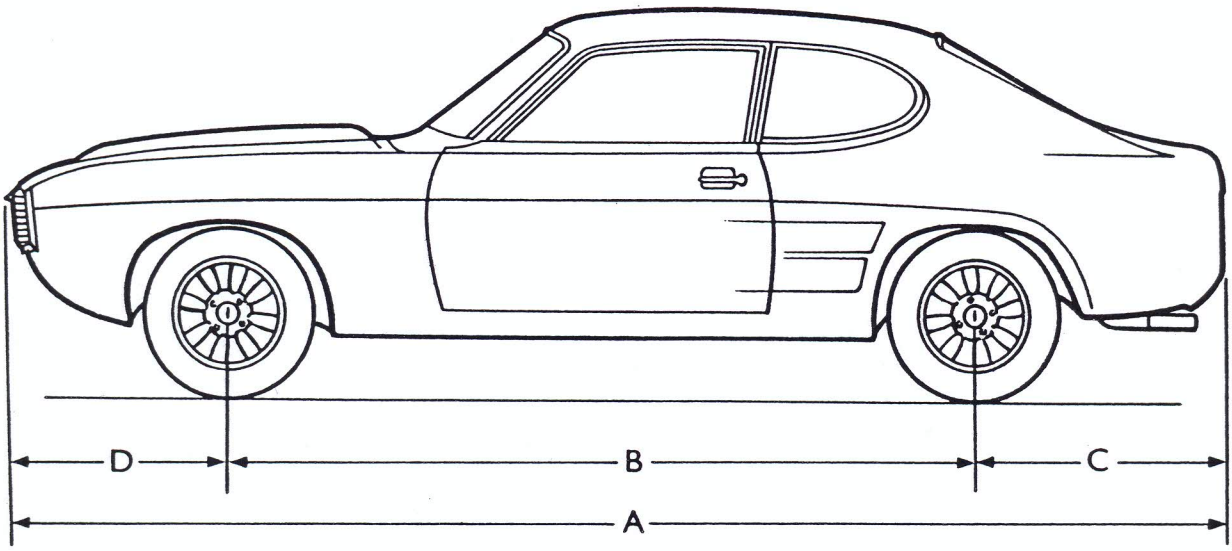
10.000 kms, 20.000 kms, etc.

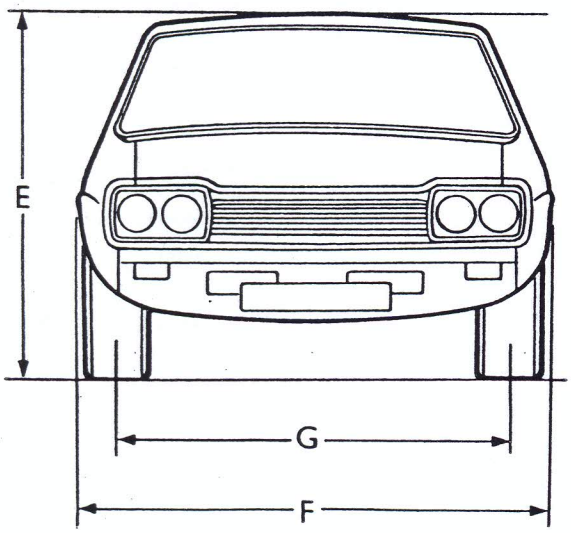
Vidanger l'huile moteur et renouveler le filtre, nettoyer l'élément de filtre à air

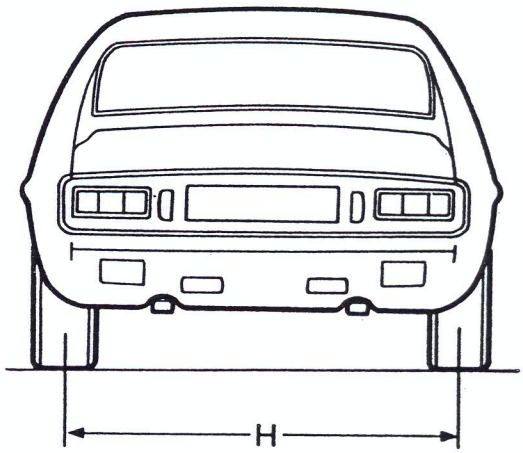


GROUPE 14 – CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Toutes les caractéristiques techniques autres que celles mentionnées ci-dessous sont identiques à celles des Capri 2600 GT.







POIDS ET DIMENSIONS

Poids à vide, version allégée (environ)					1020 kg
Poids total maximum en charge					1375 kg
Charge maximum par essieu	– AV				680 kg
	– AR				720 kg
Dimensions	A	4214 mm	D	752 mm	G 1392 mm
	B	2559 mm	E	1293 mm	H 1355 mm
	C	903 mm	F	1672 mm	

ROUES - PNEUS

Dimensions des jantes	6J x 13
Dimensions des pneus	185/70 HR 13
Pression de gonflage (kg/cm²)	
Utilisation normale	
2,0 AV	
2,0 AR	

COUPLES DE SERRAGE

Écrous de roues	7-7,5 m.kg

SUSPENSION AVANT

Chasse	1° 30' ± 30'
Carrossage	– 30' ± 30'
Pincement	2.0 - 4.0 mm
Inclinaison des pivots	+ 8°0' ± 30'
Écrasement des ressorts (valeur moyenne)	40 mm/100 kg
Ø extérieur des spires	135 mm
Ø du fil (valeur moyenne)	11,75 mm
Tarage (valeur moyenne)	281 kg pour une hauteur de ressort de 125 mm
Débattement des roues - vers le haut	53,8 mm
- vers le bas	57,2 mm
Réglage amortisseurs	AVO 1

SUSPENSION ARRIERE

Longueur des ressorts	114,4 cm
Largeur de la lame	51,6 mm
Tarage	50 mm/100 kg
Réglage amortisseurs	AVO 1

MOTEUR

Type - cylindrée			V6 - 2637 cm³
Puissance			150 ch DIN à 5800 tr/mn
Couple maxi			22,8 m.kg à 3500 tr/mn
Rapport volumétrique			10,5 : 1
Course			69 mm
Ø Alésage	Standard	Classe 1	90,020...90,010 mm
		Classe 2	90,030...90,020 mm
		Classe 3	90,040...90,030 mm
		Classe 4	90,050...90,040 mm
	Majoré de 0,5 mm		90,540...90,530 mm
	Majoré de 1 mm		91,040...91,030 mm

Ø des paliers dans le bloc		repère rouge	60,620...60,630 mm
		repère bleu	60,630...60,640 mm
Largeur du palier de poussée			22,61 ...22,66 mm
Ø intérieur vertical des coussinetsde vilebrequin en place	Standard	repère rouge	57,014...57,030 mm
		repère bleu	57,004...57,020 mm
	Minoré	0,25 =	56,760...56,776 mm
		0,50 =	56,506...56,522 mm
		0,75 =	56,252...56,268 mm
		1,00 =	55,998...56,014 mm
Alésages dans le bloc-cylindres pour coussinets d'arbre à cames	avant		45,06 ...45,03 mm
	central 1		44,68 ...44,65 mm
	central 2		44,30 ...44,27 mm
	arrière		43,92 ...43,89 mm

VILEBREQUIN

Caractéristiques identiques à celles du vilebrequin équipant le moteur V.6 sauf :

Ø des manetons	Standard	53,00 ...52,98 mm

ARBRE A CAMES

Nbre de paliers		4	
Ø des portées	avant		41,923...41,903 mm
	central 1		41,542...41,522 mm
	central 2		41,161...41,141 mm
	arrière		40,780...40,760 mm
Ø dintérieur des paliers			
	avant		41,968...41,948 mm
	central 1		41,587...41,567 mm
	central 2		41,206...41,186 mm
	arrière		40,825...40,805 mm
Jeu latéral de l'arbre à cames			0,02 ... 0,10 mm
Épaisseur de la plaque de butée		repère rouge	3,985... 3,960 mm
		repère bleu	4,011... 3,986 mm
Épaisseur de l'entretoise		repère rouge	4,075... 4,100 mm
		repère bleu	4,101... 4,125 mm
Levée des cames			6,465... 6,516 mm
Hauteur des cames (talon à pointe)			34,201...33,998 mm

Levée des soupapes - admission) échappement (	9,47 mm	
Jeu à la queue de soupape d'admission	0,35 mm	
d'échappement	0,40 mm	
Ouverture de la soupape d'admission	30° avant PMH)	
Fermeture de la soupape d'admission	66° après PMB (	
Ouverture de la soupape d'échappement	67° avant PMB)	Pour un jeu relatif de 0,40 mm
Fermeture de la soupape d'échappement	31° après PMH ( )	
Ø du poussoir de soupape		22,202...22,190 mm

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

BOUGIES D'ALLUMAGE	Autolite AG 12
Écartement des électrodes	0,5 + 0,1

ÉCHAPPEMENT

Couples de serrage (m.kg)

Écrous de fixation collecteur échappement sur culasse	1,7-2,1 m.kg
Colliers	1,7-2,1 m.kg

ALIMENTATION

Filtre à air Type	Cartouche papier « Purefilter »
Préfiltre Type	Papier
Cartouche	A pignons - AEG PLF-6/30 Watts
Pompe d'alimentation électrique	1,2-1,9 kg/cm²
Pression d'alimentation	
Pompe d'injection	Kugelfischer PL06-116.0 A-1
Type	20-38 kg/cm²
Tarage	

Couples de serrage (m.kg)

Vis de couvercle de chambre d'admission d'air	0,7
Chambre d'admission d'air sur collecteur d'admission	1,7
Corps de sortie d'eau	0,7
Vis d'entretoise de pignon d'entraînement de pompe d'injection	1,0
Vis de fixation pignon d'entraînement de pompe sur vilebrequin	4,0
Bride d'admission	0,7
Injecteurs	3,0
Vis fixation pompe d'injection	2,2
Plaque fermeture pompe d'alimentation	1,9
Clapet thermostatique	0,5

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

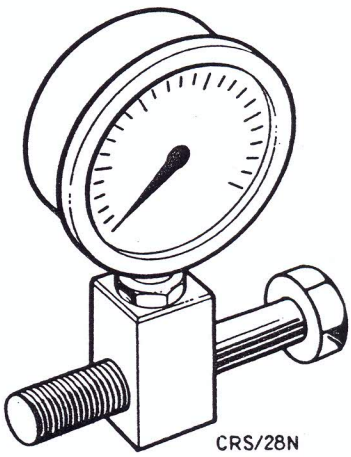
Ampoules

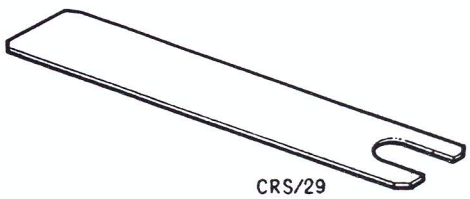
	Quantité
Phares	4 à iode
Veilleuses avant	2 12V 4W
Clignotants avant	2 12V 21W
Clignotants arrière	2 12V 21W
Feux arrière - feux stop	2 12V5 21W
Éclairage plaque minéralogique	2 12V 10W
Éclairage habitacle	1 12V 6W
Phares de recul	2 12V 15W
Lampe-témoin	12V 3W
Éclairage tableau de bord	12V 3W
Lecteur de cartes	12V 6W

GROUPE 15 – OUTILS SPÉCIAUX

Sur Capri RS 2600, les diverses opérations de réparation s'effectuent à l'aide des outils prévus pour les véhicules Capri 2600 GT. En outre, il existe certains outils spéciaux propres à la pompe d'injection.

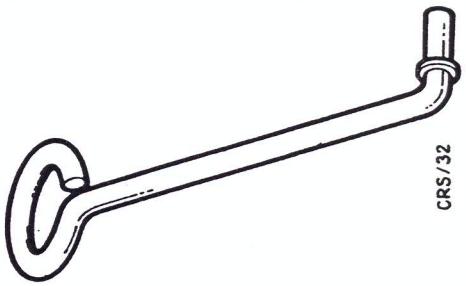
RÉFÉRENCE OUTIL		DÉSIGNATION
23	23-001	Manomètre de contrôle de pression d'alimentation
	23-002	Jauge de contrôle de dispositif de fonctionnement à chaud
	23-003	Goujon de réglage de papillon
	23-004	Outil de levage de clapet d'aspiration
	23-005	Pige de réglage
	23-006	Extracteur de pignon d'entraînement de pompe d'injection

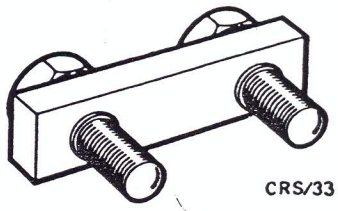

CRS/28N


CRS/29

CRS/30

CRS/31


CRS/32


CRS/33

L'ensemble de ces outils est fourni par la Sté Löwener - 5 Köln-Niehl